



2016-03-02 11:15 CET

Flexibel tidtabellsplanering för ökad kapacitet – det fungerar!

Med successiv tilldelning av tidtabellslägen kan vi på kort sikt köra 5 procent fler tåg och på längre sikt är potentialen större. Det skrev professor Bo-Lennart Nelldal från KTH här på bloggen Hållbar logistik 26 februari. Vad är successiv tilldelning och går den att genomföra? Vi ger bakgrund och fakta från verkliga tester.

Redan 2002 hade Banverket, Green Cargo och SJ de första diskussionerna som skulle leda fram till det möjliga arbetssättet successiv tilldelning. En modell som skulle medföra fler tåg på banan och med snabbare resor och

transporter. En sak som låser upp kapacitet är att idag måste tågbolagen på våren göra en uppskattning vilka tåg de kommer att köra hela påföljande år. (se även blogginlägg 6 oktober 2015 om "Spöktågen")

Problemet var mindre förr eftersom Banverket hade tre tidtabellsskiften till och med år 2007. Huvudskiftena var i juni och januari, dessutom ett skifte i augusti. Kortare tidtabellsperioder ökar möjligheterna för alla tågbolag att söka de tidtabellslägen man verkligen behöver. Att enbart ha en tidtabell som ska sökas för tåg man inte säkert vet behovet av att köra 18 månader senare, medför förstås brister i den ansökta tågplanen, ibland för många och ibland för få tåglägen. En tidtabell för hela året från 2008 ökade således behovet att hitta flexibla lösningar. Green Cargo drev på för detta.

Forskaren Martin Aronsson på Swedish Institute of Computer Science, SICS, tog idéerna om successiv tilldelning vidare och hade till år 2010 tagit fram en modell för hur den successiva tilldelningen skulle kunna gå till. Trafikverket var positiva till successiv tilldelning men saknade moderna, tillräckliga planeringsverktyg för att införa det flexibla arbetssättet med tidtabell och kapacitet. Från Green Cargos sida drev vi på då vi såg potentialen för fler tåg på banan och minskad så kallad skogstid för godstågen, alltså den tid på ca 10 procent då godstågen får stå åt sidan för andra verkliga eller enbart planerade tåg. Det vi kallar spöktågen. Green Cargo menade att vi kan trots de brister dagens planeringssystem har ändå finna en modell att optimera tåglägen. Intresset från oss och Trafikverket gjorde att vi kunde genomföra tre pilottester som verkligen visade att successiv tilldelning fungerar redan nu och gör det möjligt att öka trafiken med 10-30 procent beroende på sträcka och tidpunkt.

Pilot 1:

Optimering och successiv tilldelning genomfördes på sträckan Boden – Bräcke under 6 veckor i november – december 2012. 23 tåg kunde optimeras och det frigjorde kapacitet på banan motsvarande 1 900 timmar/år. Väntetiderna längs banan, skogstiden, minskade med 4 procentenheter för de optimerade tågen. Det vill säga nästan en halvering.

Pilot 2:

Optimering och successiv tilldelning genomfördes på Stambanan genom Övre Norrland, Malmbanan samt banorna Nyfors-Piteå och Bastuträsk-Skellefteå,

under perioden 130401-131214. Piloten visade att det finns stor potential för besparingar redan från början av fastställd tågplan. I takt med att tågplanen åldras och tåg ställs in eller flyttas, så uppstår luckor i tidtabellerna som möjliggör ständiga optimeringar under året. Optimeringen frigjorde kapacitet på banan motsvarande 1 148 timmar/år.

Båda piloterna visar också på ett behov av att utveckla IT-stödet för tidtabellskonstruktion.

Pilot 3:

Genomfördes för Malmbanan Luleå – Narvik från 1 nov 2013 och hela tidtabellsperioden T 14 (2014). Green Cargo optimerade också ett antal tåg som går Luleå-Boden-Stambanan och även Pilot 3 visade stor potential för besparingar.

Successiv tilldelning fungerar, det ökar kapaciteten på spåren och blir en fördel för såväl persontrafik och godstrafik samt ökar möjligheterna att arbeta med underhåll på banorna. Det som krävs är att modellen anammas och genomförs konsekvent redan nu för alla som kör tåg. Bollen ligger hos Trafikverket som håller ihop och genomför tidtabellsplaneringen.

Pelle Andersson, infrastrukturchef

Green Cargo erbjuder näringslivet säkra, kapacitetsstarka och hållbara transporter till cirka 200 platser i Skandinavien och med partners når vi närmare 1000 i övriga Europa. Vårt transportarbete uppgick till 9,7 miljarder nettotonkm 2024. Nästan 98 procent av vårt totala transportarbete sker med eldrivna lok där elen uteslutande kommer från fossilfria källor. Varje vardag kör vi 31 miljoner nettotonkilometer och ersätter därmed 9 000 lastbilstransporter i vägnätet. Vi har 1 750 anställda, och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2024).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt
010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt
Chef Kommunikation & Public Affairs
stephan.ray@greencargo.com